

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLVII. — Wydana i rozesłana dnia 10 listopada 1885.

151.

Rozporządzenie ministerstw skarbu i handlu z dnia 25 września 1885,

tyczące się zmian w kontroli nad towarami.

Rozporządzenie ministeryalne z dnia 9 lipca 1882, tyczące się poddania kontroli niektórych towarów w okręgach pogranicznych (Dz. u. p. Nr. 102 z r. 1882) zmienia się w ten sposób, że w okręgach pogranicznych Szląska (Morawii), Czech, Górnej Austrii i Salzburga wylacza się kakao, ziarno i łuski (Nr. T. 1), herbatę (Nr. T. 3) i korzenie (Nr. T. 4 aż do 8) z rzędu towarów kontroli podlegających.

Rozporządzenie niniejsze nabędzie mocy od dnia, w którym dojdzie do wiadomości komór i innych czynników, przeznaczonych do sprawowania kontroli nad towarami w rzeczonych okręgach.

Dunajewski r. w.

Pino r. w.

152.

Dokument koncesyjny z dnia 10 października 1885,

na kolej żelazną parową z Welsu (Haidinga) do Aschachu n. Dunajem.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Dr. Franciszek Gross w Wels podał prośbę o udzielenie mu koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej z Wels (Haidinga) do Aschachu n. Dunajem według okoliczności z koleją podjazdową do Dunaju, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać proszącemu koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180) i z dnia 28 grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 203), w sposób następujący :

§. 1.

Nadajemy Drowi Franciszkowi Grossowi prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od Welsu (Haidinga) do Aschachu nad Dunajem według okoliczności z koleją podjazdową do Dunaju.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetek, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj zakładowych i pierwszorzędných, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż uwolnienie od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego; wreszcie
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30) licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei miejscowej natychmiast, ukończyć ją najpóźniej do dnia 1 czerwca 1887.

Gotową kolej oddać ma na użytek publiczny niezwłocznie i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma koncesyonaryusz kaucyą w sumie dziesięć tysięcy (10.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej, nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i do Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

§. 6.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo utworzenia Spółki akcyjnej za osobnem pozwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, lub przeniesienia na Spółkę akcyjną już istniejącą praw i obowiązków, które dla niego z koncesyi niniejszej wynikają.

Spółka akcyjna, gdy zostanie utworzona, wejdzie we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Wypuszczenie w obieg obligacyj pierwszorzędnych jest wzbronione.

Natomiast pozwala się wypuścić w obieg akcyę pierwszorzędną za sumę nieprzekraczalną, zatwierdzeniu Rządu podlegającą, które mieć będą pod względem wypłaty cztero i półprocentowych odsetek i umorzenia pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki tudzież formularze akcyj zakładowych i akcyj pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupu i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyj dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwym dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej i w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i Obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

Koncesyonaryusz obowiązany jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolejach koncesyonowanych bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na drogach publicznych, któreby kolej przecinała.

§. 9.

Koncesya nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt licząc od dnia dzisiejszego i od tego czasu traci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznemi i finansowemi.

§. 10.

Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncesyonaryusza.

Zasady tego utrzymywania ruchu ustanowione będą w umowie, tyczącej się ruchu, którą Rząd zawrze z koncesyonaryuszem.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i przysposobieniu do ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi koncesyonaryusza gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat trzech przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody roku najniepomyślniejszego i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat dwóch.

Gdyby jednak średni dochód czysty, w ten sposób obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po cztery i pół od sta i umorzenia kapitału zakładowego rzeczywistego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed upływem trzeciego roku ruchu.

Jako wynagrodzenie płaconą będzie koncesyonaryuszowi renta, wyrównująca powyższym dochodom średnim lub też najmniejszym dochodom czystym a to

z dołu w ratach półrocznych dnia 30 czerwca i 31 grudnia każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie, zamiast nie płatnych jeszcze rat renty, zapłacić wartość kapitałową tychże, zdyskontowaną przez potrącenie odsetek od odsetek po 5 od sta na rok.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. Obligacye liczone będą po kursie średnim obligacyj rządowych tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei, niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze rezerwowe i obrotowe z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już całkiem lub częściowo użyte stósownie do swego przeznaczenia.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanych i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobowe, z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były całkiem lub częściowo użyte stósownie do swego przeznaczenia (§. 11).

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei, zatrzyma koncesyonaryusz na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobowy i należące się mu aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił go z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub je usunięto.

Ze względu na to, że w myśl §. 11 służy Rządowi prawo odkupienia kolei, koncesyonaryusz obowiązany jest przedstawić Rządowi do zatwierdzenia umowy, tyjące się budowy i dostaw.

Rząd ma także prawo wydelegowania komisarzy do wglądania w zarząd, a mianowicie wydelegowania na koszt koncesyonaryusza komisarzy, którzyby w sposób, jaki Rząd uzna za stósowny, czuwali nad tem, by kolej wybudowana została zgodnie z projektem i umowami.

W razie gdyby się utworzyła Spółka akcyjna, komisarz przez Rząd ustanowiony ma prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi przedstawiającej dyrekeyą Spółki ile razy uzna to za potrzebne i za-

wieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru.

Za nadzór niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusz nie jest obowiązany płacić skarbowi państwa wynagrodzenia. Również uwalnia się koncesyonaryusza od przepisanego w §fie 89 Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającemi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesyonaryuszowi prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkiemi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia dziesiątego miesiąca października, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym piątym, Naszego panowania trzydziestym siódmym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

153.

Rozporządzenie ministerstwa skarbu z dnia 23 paźdz. 1885,
tyczące się upoważnienia delegacyi portowej w Ice, sprawującej służbę cłową, do postępowania przewoźnego.

Delegacya portowa w Ice, służbę cłową sprawująca, upoważniona została do ekspedycyowania płodów krajowych w obrocie wewnętrznym za morze lub przez okrąg wyłączony za kartami przewodnemi.

Dunajewski r. w.

154.**Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 28 paźdz. 1885,
o zwinięciu kr. węgierskiej komory pomocniczej II klasy w Jakowy.**

Według doniesienia król. węgierskiego ministerstwa skarbu, zwinięta została od dnia 1 grudnia 1885 kr. węgierska komora pomocnicza II klasy w Jakowy.

Dunajewski r. w.

155.**Ustawa z dnia 5 listopada 1885,**

**o dalszem pobieraniu podatków i opłat, tudzież o pokryciu wydatków rządowych w czasie
od dnia 1 stycznia do końca marca 1886.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

§. 1.

Upoważnia się Rząd do pobierania nadal w czasie od dnia 1 stycznia do końca marca 1886 istniejących podatków stałych i niestałych, tudzież opłat i dodatków według ustaw o opodatkowaniu obecnie obowiązujących a mianowicie dodatków do podatku zarobkowego i dochodowego w wysokości, ustawą skarbową z dnia 26 marca 1885 (Dz. u. p. Nr. 28), oznaczonej.

§. 2.

Wydatki administracyjne pokrywać należy w czasie od dnia 1 stycznia aż do ostatniego marca 1886 w miarę potrzeby na rachunek dotacyj, które ustawą skarbową na rok 1886 w odpowiednich rozdziałach i tytułach mają być ustanowione.

§. 3.

Wykonanie ustawy niniejszej, nabywającej mocy od dnia 1 stycznia 1886, poruczam Memu Ministrowi skarbu.

Gödöllö, dnia 5 listopada 1885.

Franciszek Józef r. w.

Taafe r. w.

Ziemiałkowski r. w.

Falkenhayn r. w.

Prażák r. w.

Conrad r. w.

Welsersheimb r. w.

Dunajewski r. w.

Pino r. w.

156.

**Rozporządzenie ministerstwa handlu z d. 10 listopada 1885,
w przedmiocie zachowywania się austriackich okrętów handlowych w obec c. k. okrętów wojennych.**

§. 1.

Każdy okręt handlowy austriacki obowiązany jest wywiesić swoją banderę, jak tylko ukaże się na morzu okręt uzbrojony c. k. marynarki wojennej, który

swoję banderę wywiesił; toż samo dzieje się wtedy, gdy za granicą okręt handlowy stoi na kotwicy w porcie lub w zatoce a okręt c. k. marynarki wojennej tamże zawija.

§. 2.

Każdy szyper austriackiego okrętu handlowego, spotkawszy się z jednym lub więcej okrętami c. k. marynarki wojennej w porcie zagranicznym, gdzie niema w miejscu c. i k. reprezentacyi konsulowskiej, winien w przeciągu 48 godzin, o ile okoliczności pozwalają, osobiście lub przez zastępcę uwiadomić dowódcę okrętu wojennego a względnie dowódcę, mającego najwyższy stopień, o swoim przybyciu, donieść mu wcześniej o odpłynięciu i na żądanie udzielić mu wszelkich wyjaśnień, które mogłyby mieć znaczenie dla służby publicznej lub którychby dowódca potrzebował.

Od obowiązku tego uwolnieni są szyprowie austriackich parowców handlowych morskich, gdy odbywają kurs peryodyczny, wyjąwszy wypadki nadzwyczajnie ważne.

§. 3.

Okręty handlowe, należące do konwoju, eskortowanego przez okręt c. k. marynarki wojennej, winny stósować się do poleceń dowódcy konwoju.

§. 4.

Każdy szyper austriackiego okrętu handlowego, wykraczający przeciwko postanowieniom niniejszego przepisu, karany będzie grzywnami w kwocie aż do 100 złotych, które, gdyby ich nie można ściągnąć, zamieniane będą na areszt, licząc po jednym dniu za każde 5 złotych.

W tym względzie postępowanie karne toczy się w pierwszej instancyi przed urzędem portowym lub konsulowskim, któremu najprzód wypadnie wytoczyć to postępowanie, w drugiej instancyi przed Władzą morską, w trzeciej przed ministerstwem handlu.

Rekurs przeciw orzeczeniu zapowiedzieć należy w przeciągu dni 15.

Ściągnięte grzywny wpływają do funduszu wsparć dla marynarzy.

Dla czynów lub zaniechań, które według rozporządzenia niniejszego są karygodne, termin przedawnienia wynosi sześć miesięcy.

§. 5.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy od dnia ogłoszenia.

Pino r. w.